TRIUMPH 2000 MK 2





Gli uomini si suddividono in due categorie; quelli che hanno guidato la Triumph 2000 e quelli che non l'hanno guidata. Se appartenete a quest'ultimi, forse vi interessa conoscere quali sensazioni si provino con quest'elegante macchina. Cercheremo di spiegarci. Se avete già guidato una 2000, è logico che vi chiediate che mai abbiamo escogitato nel produrre la versione Mk. 2. Preciseremo anche questo; subito.

La Triumph 2000 Mk2 è una berlina due litri, a sei cilindri, elaborata, che esegue la somma di allucinante accelerazione e maneggevolezza della macchina agonistica — con il sommesso e discreto comfort della limousine. La sobria eleganza la rende perfettamente indicata nello spiazzo riservato al Direttore e nello stallo a Brands Hatch.
In breve, una macchina come si deve — per gente come si deve.

La Mk2 è prodiga di raffinatezze. Pattini migliorati per i freni a disco, servogruppo più grande, carreggiata ampliata, cerchioni con rifiniture [illegible], cruscotto rinnovato, sterzo regolabile con blocco, retrovisore antiriflesso, sedili di nuovo concetto, alternatore e vano portabagagli più voluminoso. Il concetto fondamentale, tuttavia, è rimasto inalterato; ancora oggi questa è la sola 2 litri britannica con sei cilindri, e con cambio manuale automatico.

E questa è la sintesi; ora osserviamone le prestazioni e spieghiamo perché emergerete in ogni circostanza, con un sorrisetto di superiorità, perché carpirete alcuni minuti dal tempo della spola quotidiana casa-ufficio-casa e perverrete a destinazione con quell'alone di serenità riservato a chi lascia guidare Battista. Ci deve essere una ragione. Cerchiamola in questo opuscolo.









Uno sguardo all'interno, e tutto è spiegato. Un lusso quasi sfrontato, un invito irresistibile a viaggiare in cinque in olimpica beatitudine. Le soffici poltrone a motivo, sono il trono per le Loro Maestà. Completamente reclinabili e rivestite, a scelta, di vinile espanso 'respirante' o del nuovo sensazionale nylon rasato (di questo, ne riparleremo).

Assoluto conforto; tappeto integrale a pelo alto, cruscotto in noce contornato di materiale dinoassorbente. Climatizzazione ad erogazione totale, con clima facoltativo (nelle pungenti mattinate d'inverno, chiudete il finestrino e sintonizzatevi sull'estate).

Al sedile di guida tutto è in ordine, tutto è logico. Di fronte, il raffinato volante, imbottito al centro, vi confronta con le innovazioni, tra le quali il piantone dinoassorbente adeguabile alla struttura fisica e alle abitudini di guida. Leve ad entrambi i lati, per il comando dei tergicristalli a due velocità, lavacristalli elettrici, indicatori, anabbaglianti, avvisatore e lampeggiatore dei fari. Inoltre, un interruttore rotante per le luci.

Sulla strada, si constata la logica del nuovo corredo strumenti; ogni singola componente è ad immediata portata, visiva e manuale. Il responso ai comandi spiega l'insospettata uniformità di marcia. 'Insospettata' è un termine che non avremmo dovuto usare, inquantoché l'uniformità è, comunque, appannaggio della Triumph 2000. Cambio automatico, manuale, o manuale con overdrive; guidare è riposare. Anche quando si è, per così dire, 'di corsa'.






PKV 536H







Una macchina come la Triumph 2000 incita alle vacanze escursionistiche, locali o all'estero, ed implica un vano bagagli cavernoso.
Questo è, infatti, la definizione del vano della Mk2 — 0,42 metri cubici integralmente utilizzabili — sufficienti per due o tre grandi valigie oltre all'immancabile pleiade di borse, ceste e via di seguito. (La ruota di ricambio vive in un proprio scompartimento — è un po snob, però non intralcia).

Ed ora, concentriamoci sulla fotografia in alto a destra: nessun tocco di fango e quegli spuntoni sono acuminati e stermineràbbero il sedile se questo non fosse rivestito del confortevole 'Bri-Nylon' (facoltativo, come già detto). Un concetto rinnovato nella tappezzeria, pratico quanto elegante.

Quando quell'angioletto nella fotografia ha finito d'impersonare Attila, si soffrega il sedile con un panno inumidito e tutto torna come prima. Questo materiale, di aspetto ricercato, provvede a se stesso. Oggetti acuminati rimbalzano, fango, sporco, caffè, colaticci di cioccolato e le rovine della torta sulla quale ci siamo seduti, non la spuntano. Basta soffregare e tutto è perdonato.

E sopratutto, il Bri-Nylon nervato è sontuosamente confortevole: tepido d'inverno, fresco d'estate, fornisce un educato ancoraggio a salvaguardia degli indumenti e, perché no, della dignità quando si affronta una curva a tavoletta. Proprio come appare — morbido, vellutato. E sopratutto, inalterabile — una roccaforte contro le sevizie dei pargoletti e del beneamato cucciolo dai funesti artigli acuminati, protetti, comunque, da uno strato di fango.



Per il dirigente indaffarato fin sopra i capelli, la Triumph 2000 Giardinetta è un brillante esempio di compromesso tipicamente britannico. Flessuosa eleganza e insuperato comfort della berlina Mk2, con l'abbuono di una sgominante adeguatezza per famiglie oberate di bagagli.
Con i sedili posteriori in posizione, ecco cinque posti omologati, con un immenso vano portabagagli — per gli alani.

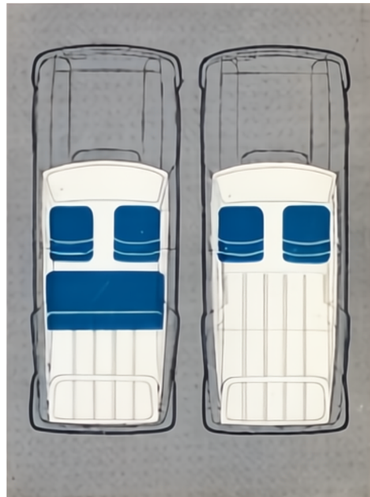
Se, invece, si reclina lo schienale — presto fatto — ecco un piano di carico lungo metri 1,5 largo metri 1,38 e alto 76 cm.
Il pavimento è protetto da un tappeto, con lame di alluminio dotate di calotte di gomma per un riguardo alle valigie, bagagli, ceste, carrozzine, campionari e corredo per lo hobby.

La ruota di scorta e gli attrezzi, sistemati in un apposito scomparto sotto un portello, non intralciano nessuno. La praticità della giardinetta Mk2 non pregiudica le prestazioni. La macchina è altrettanto potente e rapida quanto la berlina; l'unica differenza è visibile attraverso il grande lunotto posteriore — ideale per la retromarcia o per avvistare tempestivamente gli energumeni delle ore di punta.

È stato affermato, ripetutamente, che chi prova la giardinetta, rinuncia per sempre alla berlina. Questo fu isato, in particolare, per la Triumph 2000; una schiera sempre più compatta di appassionati ha deciso di non abdicare alla spaziosità e convenienza, consci che nulla è perso in fatto di prestigio, qualità o prestazioni. Forse, quest'anno, anche voi conquisterete lo spazio.



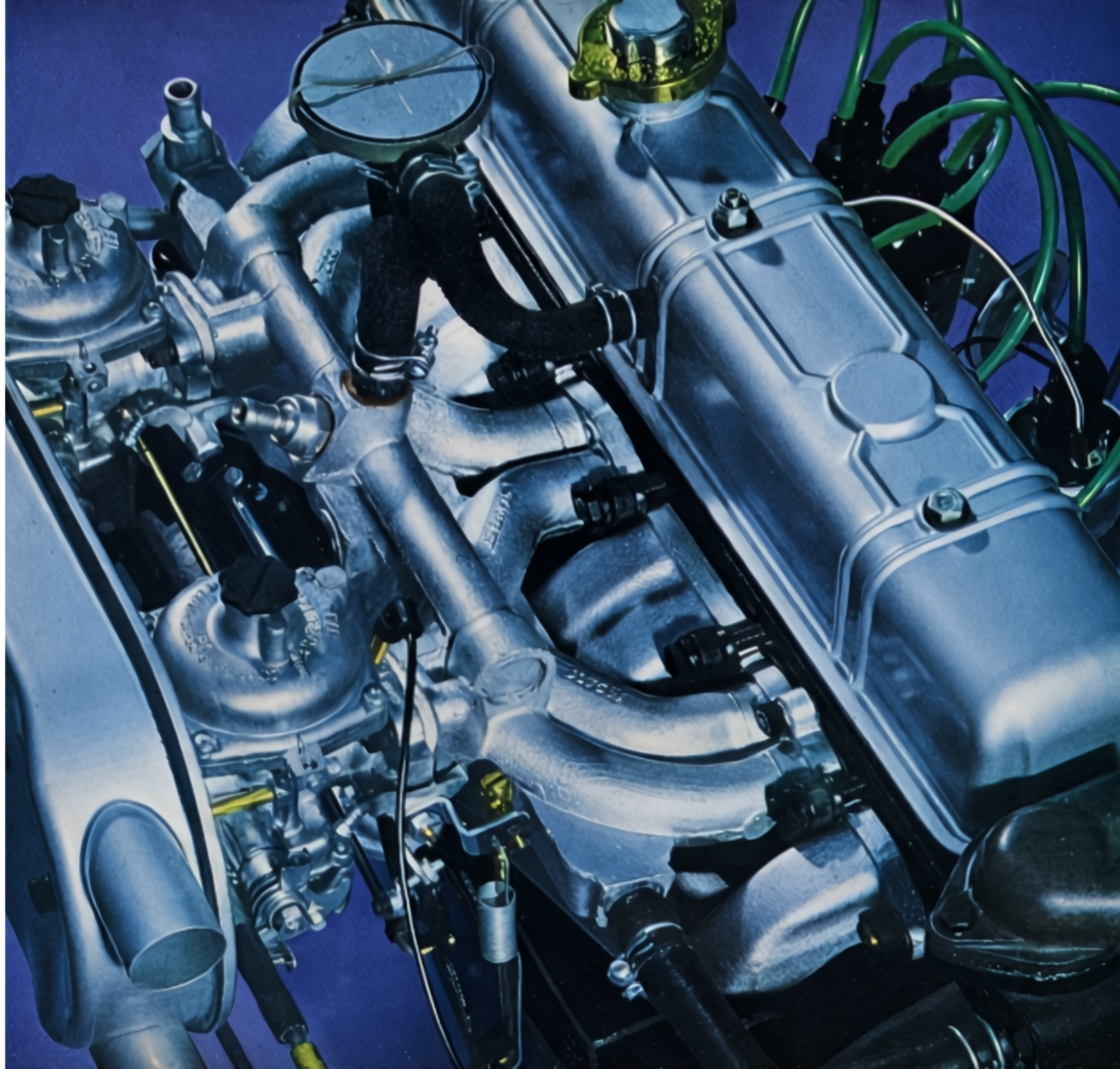




La maggioranza delle macchine sembra perfettamente felice con quattro cilindri — perché, quindi, installiamo sei sulla Triumph 2000?
Per offrirvi un supplemento nella gioia della guida. Perché sei cilindri significano prestazioni più uniformi, categorica assenza di vibrazioni al minimo e comportamento esemplare nel traffico. Quest'anno, il rapporto di compressione è salito da 9:1 a 9,25:1 per un'accelerazione anche più brillante, con partenza da fermi e con uso del cambio. Inoltre, nel motore troverete un alternatore. Per una carica supplementare, senza supplemento.







In alto e in basso, una succinta rassegna delle innovazioni della MK2.

★ Quando spegnete l'accensione e togliete la chiave, il volante si blocca — un vero contrattempo; non per voi, per i ladri.

★ L'interruttore dell'overdrive è incorporato nell'impugnatura della leva del cambio. Assai più positivo che non una leva sistemata chissà dove.

★ I sedili anteriori sono regolabili in inclinazione, dal perpendicolare alla posizione completamente reclinata.

★ (In basso, al centro in alto) e per i passeggeri dei sedili posteriori, questa bocchetta di riscaldamento, regolabile dal guidatore — una su ciascun pavimento del retroabitacolo.

★ Nulla di più antipatico che guidare una macchina costruita su misura . . . di qualcun altro. Questa leva (regola, su dieci centimetri, l'orientamento dello sterzo. Forse la userete una volta sola, però ne valeva la pena.

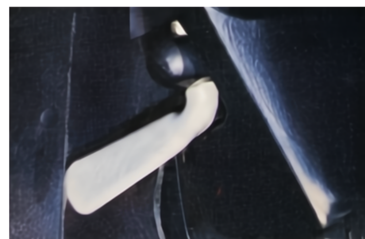
★ Le spie d'avvertenza sono raggruppate in un solo strumento.

★ Lo specchietto retrovisore ribaltabile, antiriflesso, vi protegge dagli odiosi fari dei maleducati al seguito.

★ Un nuovo interruttore rotatorio controlla le luci, da quella di posizione esterna, attraverso le luci laterali ai fari. E avanza una posizione per le luci ausiliarie. Raffinatezze di questo genere sono all'ordine del giorno nella Triumph 2000 Mk 2. Non sono essenziali, strettamente parlando, però aiutano a vivere.



















SPECIFICAZIONE DELLA TRIUMPH 2000 Mk 2 BERLINA E FAMILIARE

Vetture di lusso a 4 porte, 6 luci e 5 posti. Carrozzeria in pannelli d'acciaio trattati in modo da resistere all'ossidazione ed alla polvere.

L'equipaggiamento generale comprende orologio elettrico, accendisigari, visiere parasole gemelli, tappeti vellutati, lavavetri, cornici di legno sulle porte, attacchi posteriori per cinghie di sicurezza.

L'equipaggiamento esterno comprende fari ermetici, lampade ripetitrici degli indicatori di direzione sui montanti laterali, piastre per soglie in alluminio lucido, borsa attrezzi.

I comandi comprendono luci spia di deficienza di carburante' valvola chiusura aria, abbaglianti, accensione o bassa pressione d'olio.

Tappezzeria Rivestimenti di qualità superiore in vinile espanso perforato per favorire la circolazione dell'aria, o in Bri-nyon nervato.

Riscaldamento e ventilazione (Berlina e Familiare) Il riscaldatore invia ai sedili anteriori ed a quelli posteriori, attraverso boccagli separati, aria alla temperatura desiderata. Il disappannatore e lo sbrinatore convogliano aria calda a tutto il parabrezza. Il disappannamento del lunotto posteriore viene operato dall'aria che esce dalle feritoie di scarico situate alla sua base. Il motorino a due velocità dell'elettroventilatore può venire usato per convogliare aria fresca all'interno dell'abitacolo. I comandi del riscaldatore sono situati sotto la plancia porta-strumenti in posizione centrale.

Dimensioni

Lunghezza	4628 mm
Larghezza	1650 mm
Altezza a vuoto	1420 mm
Passo	2690 mm
Carreggiata anteriore	1330 mm
Carreggiata posteriore	1342 mm
Raggio di sterzata	10.4 m
Larghezza del sedile anteriore	572 mm
Distanza tra sedile anteriore e tetto	864 mm
Distanza tra volante e cuscino del sedile (minima)	140 mm
Distanza tra schienale del sedile anteriore e pedale frizione	840–1020 mm
Larghezza utile del sedile posteriore	1745 mm
Distanza tra sedile posteriore e tetto	850 mm
Distanza tra schienale del sedile posteriore e schienale del sedile anteriore	622–813 mm
Massima altezza interna	1170 mm
Massima larghezza interna	1405 mm

Peso (Berlina)

A secco (senza equipaggiamento ausiliario)	1160 kg
Completa (compresi carburante, olio, acqua e attrezzi)	1220 kg

Peso (Familiare)

A secco (senza equipaggiamento ausiliario)	1220 kg
Completa (compresi carburante, olio, acqua e attrezzi)	1280 kg
Peso lordo massimo — Berlina	1680 kg
— Familiare	1760 kg

Capacità

Serbatoio benzina	63,6 litri
Motore	4,55 litri
Scatola cambio	1,42 litri
Con Overdrive	2,46 litri
Assale posteriore	1,15 litri
Sistema raffreddamento (compresa bottiglia acqua)	7,66 litri

Pneumatici — Dunlop 6.50–13 C41 senza camera d'aria (Berlina).
— Dunlop 175SR 13 SP68 (Familiare).

Bagagliaio (Berlina) — volume 0,45 mc.

Motore

Numero di cilindri	6
Cilindrata	1998 c.c.
Alesaggio	74,7 mm
Corsa	76 mm
Rapporto di compressione	9,25:1
Massima potenza	90 CV al freno a 5000 giri/min
Massima coppia	16,2 kgm a 2200 giri/min

(equivalente ad una pressione media effettiva di 10,2 kg/cmq)

Trasmissione

Frizione — tipo a diaframma, diam. 216 mm.
Scatola cambio—4 marce avanti tutte sincronizzate e retromarcia.
Telecomando del cambio montato in posizione centrale.

	Quarta	Terza	Seconda	Prima	Retro-marcia
Rapporti	1	1.39	2.10	3.28	3.37
Rapporti generali	4.10	5.68	8.61	13.45	13.81

Sospensione

Anteriore — tipo indipendente con molle a spirale con ammortizzatori telescopici.
Posteriore — Sospensione indipendente con braccio di spinta e molle a spirale comandata da ammortizzatori idraulici telescopici ad azione diretta. Montata su incastellatura in gomma.

Freni — Freni a disco di 246 mm alle ruote anteriori. Freni a tamburo di 228 mm dia. x 44 mm di larghezza ganasce conducente e condotta per le ruote posteriori. Servofreno diretto.

Superficie di frenatura anteriore	1225 cmq
Superficie di frenatura posteriore	638 cmq
Superficie di frenatura totale	1863 cmq

Sterzo A pignone e cremagliera. Volante a due raggi con diam. di 406 mm. 4 giri al volante.

Batteria 12 V. 56 A/h, collocata sotto il cofano.

Prestazione della Berlina

Ripresa	Scarto di velocità	Tempo in sec.
Quarta	48–80 km/h	9.6
Quarta	64–96 km/h	9.8
Con l'uso cambio	0–80 km/h	9.8
Con l'uso del cambio	0–96 km/h	13.6

Massima velocità 161 km/h a seconda delle condizioni.
Velocità stradale a 1000 giri/min in quarta: 27,4 km/h.
Velocità stradale a velocità di stantuffo di 762 m/min. in quarta: 141 km/h.

Prestazione della versione Familiare

Ripresa	Scarto di velocità	Tempo in sec.
Quarta	48–80 km/h	10.1
Quarta	64–96 km/h	10.3
Con l'uso del cambio	0–80 km/h	10.3
Con l'uso del cambio	0–98 km/h	14.1

Massima velocità 153–156 km/h a seconda delle condizioni.
Velocità stradale a 1000 giri/min in quarta: 26,8 km/h.
Velocità stradale a velocità di stantuffo di 762 m/min. in quarta: 139 km/h.

Sedili (Versione Familiare) Lo schienale posteriore si ribalta fino a porsi a livello col piano di carico aumentando così la capacità di carico della vettura.

Ruota di scorta ed attrezzi (Versione Familiare) Sistemati sotto il piano di carico ed accessibili rimuovendo un pannello che forma parte del piano medesimo.

Accessori facoltativi a prezzo supplementare

Servosterzo
Trasmissione automatica (prevista soltanto con l'assale 3,7).
Pneumatici Dunlop 175 SP–13 (Berlina soltanto).
Overdrive per 3a e 4a marcia. Il rapporto di 0,82 dà i seguenti rapporti totali: overdrive 3a 4,66; overdrive 4a 3,36. Velocità stradale a 1000 giri/min con overdrive in 4a 33 km/h. (Versione Familiare: 32,8 km/h).
Velocità media stantuffo alla massima velocità stradale con overdrive in 4a 735 m/min. (Familiare: 656 m/min).
Per portare a rimorchio una roulotte con vettura munita di trasmissione automatica, è necessaria l'installazione di un radiatore dell'olio che può venire ottenuto come accessorio presso qualsiasi Concessionario Triumph.

Tutti i veicoli ed i pezzi di ricambio Stanpart sono venduti con la garanzia della fabbrica e subordinatamente alla stessa.

Servizio Stanpart in tutto il mondo

AVVERTENZA Le caratteristiche tecniche annoverate nella presente pubblicazione fanno testo per le macchine costruite per il mercato britannico. I modelli per l'esportazione possono denotare variazioni nei dettagli, per adeguamento alle condizioni o regolamenti locali — pregasi verificare con il concessionario. Le presenti caratteristiche tecniche non fanno testo per il Nord America ed in particolare per gli Stati Uniti o territori o stati appartenenti agli Stati Uniti.

CONDIZIONI DI VENDITA

Il gruppo Standard-Triumph si riserva il diritto di alterare i prezzi in qualsiasi momento e tutti prodotti saranno fatturati a seconda del prezzo corrente al momento della consegna, franco fabbrica. Alla vendita di qualsiasi veicolo, la Casa si riserva inoltre il diritto di effettuare, prima della consegna e senza alcun preavviso, eventuali alterazioni e modifiche nella specificazione, nella costruzione o nell'equipaggiamento di esso quali descritti nelle sue varie pubblicazioni.
Sebbene si siano presi tutti gli accorgimenti intesi a garantire che questa pubblicazione sia esatta, la Casa non si assume responsabilità alcuna per eventuali errori od omissioni.



COVENTRY ENGLAND

Printed in England. 423/1169/ITAL.